Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

59

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Sjoemelsoftware Volkswagen: update auto's helpt niet bij Audi Q5»* (ingezonden 24 augustus 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 26 september 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Sjoemelsoftware Volkswagen: update auto's helpt niet bij Audi Q5»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat, wanneer consumenten gevraagd wordt een software update te laten uitvoeren zodat illegale software kan worden verwijderd onder de belofte dat dit niets zal afdoen aan de prestaties van de auto, het onacceptabel is als dit toch het geval blijkt te zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke conclusies verbindt u hieraan?

Antwoord 2
Als een fabrikant belooft dat een software update niets zal afdoen aan de prestaties van een auto, dan moet die fabrikant dat nakomen. Het is aan de Duitse typegoedkeuringsautoriteit Kraftfahrt-Bundesambt (KBA) om te beoordelen of in het geval van de Audi Q5 de voorgestelde oplossing voldoet. Op verzoek van uw Kamer[2] laat ik de RDW en TNO een second opinion uitvoeren bij Volkswagen. Ik verwacht binnenkort de resultaten hiervan.

---

[1] «Sjoemelaffaire Volkswagen: update auto's helpt niet bij Audi Q5», Nos.nl (22 augustus 2016) (http://nos.nl/artikel/2127656-sjoemelaffaire-volkswagen-update-auto-s-helpt-niet-bij-audi-q5.html)

[2] De motie Geurts/Van Veldhoven (Kamerstuk 31 209, nr. 197)

ah-tk-20162017-59
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Vraag 3
Weet u of er in Nederland ook auto's op de weg zijn, al dan niet van het type Audi Q5, waarvan door derden, zoals de in het bericht genoemde Italiaanse consumentenorganisatie, is aangetoond dat ze slechter presteren na de software update dan daarvoor, waardoor er aanleiding is om tot een herkeuring over te gaan? Zo nee, gaat u dit zo snel mogelijk onderzoeken? Zo ja, kunt u aangeven om welke auto's het gaat en wat de vervolgprocedure is?

Antwoord 3
Het is aannemelijk dat auto's van het onderzochte type Audi Q5 ook in Nederland op de weg zijn. Ik heb geen informatie over andere autotypen die na een software update in verband met de emissies slechter presteren dan daarvoor. Zoals bij vraag 2 aangegeven is het aan het KBA om te beoordelen of de voorgestelde oplossing bij de Audi Q5 voldoet.

Vraag 4
Is het mogelijk om deze typen auto's, waarover twijfel is gerezen, ook hier in Nederland te onderwerpen aan een herkeuring door een onafhankelijke instantie, zodat de resultaten van onderzoeken van derden kunnen worden geverifieerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid om hiertoe over te gaan, bijvoorbeeld door TNO te vragen deze typen auto's aan een onafhankelijke test te onderwerpen en de resultaten daarvan openbaar te maken?

Antwoord 4
Op zich is het mogelijk om een herkeuring uit te voeren bij auto's die een recall hebben ondergaan, maar dit is primair de verantwoordelijkheid van de typegoedkeuringsautoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend. In dit geval is dit het KBA. Bij de Audi Q5 doen RDW en TNO een second opinion zoals in antwoord 2 ook gemeld.

Vraag 5
Staat u in contact met Volkswagen en/of andere autofabrikanten over of er in Nederland nieuwe terugroepacties komen voor auto's die discutabel presteren na de reeds uitgevoerde software update, zoals auto's van het type Audi Q5? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn worden Nederlandse consumenten daarover ingelicht?

Antwoord 5
Voor het vormen van de bij vraag 2 genoemde second opinion brengen de RDW en TNO binnenkort een bezoek aan Volkswagen om de software update te bespreken. Daarbij zal aan de orde komen in hoeverre de voertuigprestaties na de software update verschillen met daarvoor.

Vraag 6
Pleit u er, indien u in contact staat met Volkswagen en/of andere autofabrikanten over eventuele nieuwe terugroepacties bij deze bedrijven, voor dat consumenten worden gecompenseerd voor eventueel waardeverlies van hun voertuig en/of andere nadelige gevolgen van een uitgevoerde software update, wanneer dit eenmaal geverifieerd is door een onafhankelijk instantie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kun u reeds aangeven hoe deze compensatie vorm kan krijgen?

Antwoord 6
Zoals eerder in antwoord op vragen van uw Kamer gemeld[3] krijgt de Europese voertuigeigenaar, in tegenstelling tot de Amerikaanse eigenaar, van een dieselauto waarmee is gefraudeerd geen financiële compensatie. Eurocommissaris Bieńkowska heeft Volkswagen er op aangesproken om ook de Europese voertuigeigenaar te compenseren. Klanten die niet tevreden zijn met het ontbreken van compensatie kunnen naar de civiele rechter.

[3] Brief van 29 maart 2016 met beantwoording van de Kamervragen van het lid Hoogland (PvdA) over mogelijke maatregelen naar aanleiding van de gepleegde fraude met dieselauto's (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2091)

Vraag 7
Vinden er überhaupt controles plaats door de typegoedkeuringsinstantie of een andere (onafhankelijke) instantie, nadat er bij een auto een software update heeft plaatsgevonden die mogelijkerwijs gevolgen kan hebben voor de prestaties van de auto in termen van gebruik en/of de hoeveelheid schadelijke uitstoot voor mens en milieu? Met andere woorden: wordt er wel gecontroleerd of de software update tot het gewenste effect leidt? Zo ja, wat is daarvan tot nu toe het resultaat en heeft dit ooit aanleiding gegeven tot actie? Zo nee, waarom niet en deelt u de mening dat deze controle wel degelijk plaats zou moeten vinden?

Antwoord 7
Zoals aangegeven bij vraag 2 moet de typekeuringsautoriteit die de goedkeuring voor een type heeft afgegeven en die daarmee verantwoordelijk is voor recalls bij het type, er op toezien dat het voertuig na de recall aan geldende normen voldoet. Hiertoe moet door een onafhankelijk technische dienst vastgesteld worden dat het voertuig na de aanpassing weer aan de voorschriften voldoet.

Vraag 8
Deelt u de mening dat ook deze kwestie rondom geüpdatete auto's laat zien dat het in het leven roepen van een vorm van onafhankelijk Europees toezicht gewenst is, zodat er altijd een second opinion kan worden uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u aangeven wat hierop de voortgang is en wat u doet om deze stap te bevorderen?

Antwoord 8
Uw Kamer heeft de regering per motie[4] gevraagd in Europees verband te pleiten voor adequaat toezicht en adequate handhaving op Europees niveau. Ik breng dit in tijdens de onderhandelingen over de nieuwe Kaderverordening Markttoezicht en Typegoedkeuring van motorvoertuigen.

Vraag 9
Bent u bekend met het bericht «Details omitted in Renault emissions report»?[5]

Antwoord 9
Ja.

Vraag 10
Kunt u bevestigen dat uit een Frans overheidsonderzoek enkele Renault modellen negen tot elf maal hogere waarden stikstofoxiden (NO_x) uitstoten dan is toegestaan en dat het erop lijkt dat Renault de NOx-filter heeft geoptimaliseerd zodat deze beter presteert onder testcondities?

Antwoord 10
Uit het Franse rapport «*Rapport final de la commission indépendante mise en place par la Ministre Ségolène Royal après la révélation de l'affaire Volkswagen» (29 juillet 2016)*[6] blijkt inderdaad dat bij enkele geteste Renault modellen (Euro 6) (in de praktijk) emissies optreden die een factor 7 tot 11 hoger zijn dan de typekeuringsnorm. De Franse onderzoekcommissie geeft in haar rapport aan dat het gebruik van illegale middelen niet is aangetoond.

Vraag 11
Kunt u daarnaast bevestigen dat er ook andere automerken, waaronder Fiat, niet goed uit het Franse overheidsonderzoek komen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke consequenties heeft dit?

4 De motie Hoogland (Kamerstuk 21 501-88, nr. 590)
5 «Details omitted in Renault emissions report. Fears of government leniency because of carmaker stake», ft.com (23 augustus 2016)
6 http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Commission_independante.pdf

Antwoord 11
Bovengenoemd Franse onderzoek laat zien dat ook bij andere automerken, waaronder Fiat, hoge emissies optreden. Het gevolg hiervan is dat deze auto's veel vervuilender zijn dan op grond van de typekeuringsnorm mag worden verwacht en dat deze auto's hierdoor een grotere belasting vormen voor het milieu. Om ervoor te zorgen dat nieuwe dieselauto's in de praktijk schoner worden, heeft Nederland de afgelopen jaren – met succes – sterk ingezet in Brussel op het zo snel mogelijk invoeren van de nieuwe Real Driving Emissions testmethode (RDE).

Vraag 12, 13
Hoe beoordeelt u de bewering dat de Franse overheid terughoudend is geweest met het openbaar maken van het rapport waar het bericht melding van maakt? Staat u in contact met uw Franse collega hierover? Bent u bereid uw Franse collega te vragen zo snel mogelijk volledige openheid van zaken te geven over deze aantijgingen?
Deelt u de mening dat het niet zo kan zijn dat er informatie door een Europese overheid bewust wordt achtergehouden om imagoschade van een bedrijf te voorkomen waar de diezelfde overheid aandelen in heeft? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u aangeven of, en zo ja hoe, u in Europees verband uw collega hierop zal aanspreken mochten de beweringen steekhouden?

Antwoord 12, 13
Ik deel deze mening. De Europese Commissie heeft de achterliggende data van het onderzoek opgevraagd. Ik zie daarom geen aanleiding om zelf bij mijn Franse collega verdere opheldering te vragen. Ik wacht de reactie van de Commissie af. De Franse overheid heeft overigens al publiekelijk elke intentie om feiten weg te laten ontkend.

Vraag 14
Staat u in contact met Renault (Nederland) en/of de Renaultdealers in Nederland om na te gaan of dit, en zo ja welke, gevolgen heeft voor Nederlandse consumenten? Zo ja, kunt u aangeven of u terugroepacties verwacht en wanneer consumenten hierover duidelijkheid wordt geboden? Zo nee, wanneer treedt u in contact met Renault over deze kwestie?

Antwoord 14
Het is de verantwoordelijkheid van de typekeuringsautoriteit die de Europese goedkeuring voor een voertuigtype heeft afgegeven om in actie te komen als de emissies van een voertuig niet aan de Europese eisen voldoen. Ik heb geen indicatie dat er door de, in dit geval Franse, typekeuringsautoriteit een terugroepactie wordt ingeroepen voor de Renault modellen waar het om gaat. Er is op dit moment dan ook geen aanleiding contact op te nemen met Renault (Nederland) en/of de Renaultdealers in Nederland.